

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

06/2020



Warszawski Transport Publiczny

WTP znów się rozpędza

KORONAWIRUS



w komunikacji miejskiej zasłaniaj usta i nos

cover your mouth and nose in public transport



warszawa19115.pl/koronawirus

WARSZAWA 19115
MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU

AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

WTP W PRAKTYCE

HISTORIA KOMUNIKACJI



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM) 

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Drodzy Czytelnicy,

Epidemia koronawirusa w Polsce i na świecie wywróciła życie do góry nogami, zburzyła rytuały. Wiele osób, zamiast chodzić do pracy, do szkół czy na uczelnie, zostawało w domach. Warszawski Transport Publiczny pracował jednak cały czas, żeby zapewnić dotarcie do celu każdemu pasażerowi.

Od kilku tygodni rząd znosi obostrzenia, życie gospodarcze i społeczne jest „odmrażane". Tak samo dzieje się w komunikacji miejskiej. Coraz więcej osób może wsiąść do autobusu, tramwaju, pociągu. Cieszy nas to, że pasażerowie wracają do WTP, odwieszają swoje Warszawskie Karty Miejskie i odwiedzają Punkty Obsługi Pasażerów, żeby odnowić kontrakty. Chcemy ułatwić mieszkańcom aglomeracji dotarcie do POP-ów, dlatego uruchomiliśmy Mobilne Punkty Obsługi Pasażerów, które można spotkać na pętlach autobusowych przy największych osiedlach i centrach handlowych.

Dopuszczenie większej liczby pasażerów w pojazdach WTP nie zwalnia z obowiązku zachowania dystansu społecznego i dbania nawzajem o swoje zdrowie - noszenia maseczek, unikania bezpośredniego kontaktu wszędzie, gdzie to możliwe. Pamiętajmy, żeby dezynfekować ręce.

Czas epidemii to też nowe wyzwania przed kontrolerami biletów, którzy muszą wykonywać swoją pracę, a codziennie stykają się z tysiącami osób. Dlatego Zarząd Transportu Miejskiego przygotował procedurę, która ma zapewnić bezpieczną kontrolę biletów.

W czerwcu świętujemy także 100-lecie autobusów w Warszawie. Początki nie były łatwe. Autobusy pojawiły się w stolicy, a potem na pewien czas zniknęły, ale jak już wróciły, jeszcze przed wybuchem II wojny światowej, to na dobre. Niektóre modele i marki przeszły do legendy, stały się symbolami warszawskiej komunikacji. Zmieniały się ich kolory, podwozie, napęd, „występowały" w filmach, woziły warszawiaków w chłodzie i upale, deszczu i śniegu. Życzmy sobie kolejnych 100 lat z warszawskimi autobusami.

Życzymy przyjemnej lektury

Jak odwiesić ważność biletu

Wracają Państwo do pracy? Chcecie znów regularnie korzystać z Warszawskiego Transportu Publicznego, a wcześniej zawiesiliście ważność biletu? Można go odwiesić na specjalnej stronie internetowej, bez konieczności przychodzenia do Punktu Obsługi Pasażerów.

Aby odwiesić ważność kontraktu, wystarczy wejść na stronę internetową zawieswkm/wtp.waw.pl/odwies i postępować zgodnie z instrukcją – wpisać numer karty i wybrać opcję „odwieś". Konieczne jest podanie numeru karty i przepisanie kodu z obrazka.

W sytuacji, gdy ważność biletu jeszcze nie dobiegła końca, a bilet został odwieszony, można ponownie korzystać z komunikacji. Można wykorzystać zapisany na karcie bilet do końca ważności, a zawieszony okres biletu odzyskać później.

Przekodowanie niewykorzystanej części biletu, czyli okresu gdy był on zawieszony, na inny termin jest możliwe w Punkcie Obsługi Pasażerów. Nie trzeba zgłaszać się do POP niezwłocznie po podjęciu decyzji o powrocie do korzystania z komunikacji publicznej, można to zrobić w dowolnym momencie.

Jeżeli ważność biletu się skończyła w czasie gdy był on zawieszony, trzeba zakodować nowy bilet. Można to zrobić w dowolnym punkcie sprzedaży biletów WTP. Nagranie nowego biletu nie spowoduje usunięcia zawieszonego okresu ważności biletu i można będzie ten niewykorzystany podczas zawieszenia czas przekodować w POP-ie w dowolnym terminie.

Lista Punktów Obsługi Pasażerów i godziny ich otwarcia oraz szczegółowe informacje o zasadach zawieszania ważności biletów ZTM są dostępne na stronie www.wtp.waw.pl ■



Komunikacja w wakacje

W czasie wakacji zmieniło się kursowanie niektórych linii autobusowych, tramwajowych oraz metra.

W wakacje pojazdami Warszawskiego Transportu Publicznego podróżuje mniej osób, dlatego Zarząd Transportu Miejskiego dostosowuje liczbę pojazdów wysyłanych codziennie do obsługi linii do mniejszego zainteresowania pasażerów. W tym roku dodatkowo musieliśmy wziąć pod uwagę wprowadzone przez rząd limity liczby pasażerów w pojazdach, a także to, że cześć warszawiaków tegoroczne wakacje postanowiła spędzić w domu. Tak więc tegoroczne wakacyjne zmiany to kilkuminutowe zmiany częstotliwości, np. 4 na 5 minut; z 5 na 10; z 7,5 na 10; z 15 na 20. Skoordynowaliśmy rozkłady wybranych linii tak, aby na wspólnym odcinku trasy podjeżdżały na przystanki na przemian, dzięki czemu pasażerowie będą mieli swoje połączenia częściej. Tak jest m.in. z autobusami linii **110 i 210, 511 i 723/731, 716 i 717, 738 i 140/340.** Będziemy obserwowali napełnienia pojazdów i elastycznie reagowali na frekwencję.

Wydłużyliśmy godziny kursowania linii „bulwarowej" czyli **185**. Od 1 lipca wróciły także zawieszone na początku pandemii kursy niektórych linii „L". Od pierwszego weekendu lipca w soboty i niedziele wydłużyliśmy trasę wybranych kursów linii **S3** Szybkiej Kolei Miejskiej do Radzymina – dzięki temu można dojechać nad Zalew Zegrzyński, do Nieporętu. Od 20 czerwca w weekendy i dni wolne od pracy kursują do Palmir w Puszczy Kampinoskiej autobusy linii **800**.

Zawieszone zostało kursowanie linii **304 i 332**, a w dni powszednie autobusy linii **201** jeżdżą trasą, jak w dni wolne.

Wakacyjne rozkłady jazdy zaczęły obowiązywać dla linii: **110, 140, 150, 185, 210, 250, 340, 702, 704, 709, 710, 713, 714, 716, 717, 719, 723, 724, 727, 729, 730, 731, 736, 738, 742, 750** oraz **511.**

Z powodu remontów zawieszone zostało kursowanie tramwajów linii **11 i 14**, a **25** ma trasę skróconą do pl. G. Narutowicza. Zmieniły się godziny kursowania składów linii **13**. Z kolei tramwaje linii: **1, 2, 9, 17 i 33** w godzinach szczytu jeżdżą co 5 minut, a pozostałych linii co 7,5 minuty.

Zmienił się też rozkład jazdy metra w godzinach szczytu. Pociągi linii **M1** podjeżdżają na perony co 2 minuty 50 sekund, a linii **M2** – co 3 minuty 30 sekund. Rozkład SKM nie zmienił się. ■

ZMIANY W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ w okresie wakacji

od **29** CZERWCA pon



AUTOBUSY

- zawieszenie linii **304**, **332**,
- linia **201** - obowiązywanie w dni powszednie trasy analogicznej, jak w dni wolne (z pominięciem przystanków Rodła i Wrocławska)
- wakacyjne rozkłady jazdy - zmiana częstotliwości linii:
  110, **140**, **150**, **210**, **250**, **340**, **511**, **702**, **704**, **709**, **710**, **713**, **714**, **716**, **717**, **719**, **723**, **724**, **727**, **729**, **730**, **731**, **736**, **738**, **739**, **742**, **750**.

od **29** CZERWCA pon



TRAMWAJE

- zawieszenie linii **11** oraz zmiana ramowych godzin kursowania tramwajów linii **13** (w związku z wyłączeniem ruchu tramwajowego na ul. Powstańców Śląskich)
- zawieszenie linii **14** oraz skrócenie trasy linii **25** do odcinka Annopol - Pl. Narutowicza (w związku z pracami torowymi w al. Krakowskiej)
- zmiana częstotliwości kursowania tramwajów linii **1**, **2**, **9**, **17**, **33** - w godzinach szczytu 5 minut
- zmiana częstotliwości kursowania tramwajów pozostałych linii - w godzinach szczytu 7,5 minuty

od **29** CZERWCA pon



METRO

- wprowadzenie wakacyjnego rozkładu jazdy metra - częstotliwości (szczyt / międzyszczyt / sobota / święto):
  - linia **M1**: 2:50 / 4:00 / 4:50 / 5:30 min
  - linia **M2**: 3:30 / 6:00 / 6:00 / 6:30 min

od **29** CZERWCA pon



SKM

- trasa linii **S3** w soboty, niedziele i święta w wybranych kursach wydłużona do Radzymina
- pozostałe linie bez zmian



Wróciły L47 i L48 w Sulejówku

Od poniedziałku 22 czerwca na swoje trasy ponownie wyjechały autobusy linii L47 i L48. Na przystanki podjeżdżają częściej.

Zarząd Transportu Miejskiego podpisał umowę na obsługę dwóch linii lokalnych w Sulejówku – L47 i L48. Na trasy wyjechały nowe minibusy o długości ok. 8 metrów. Autobusy spełniają standardy dla pojazdów Warszawskiego Transportu Publicznego kierowanych do obsługi linii typu „L", czyli mają przestrzeń z niską podłogą ułatwiającą podróżowanie osobom z ograniczoną mobilnością, wyświetlacze z przodu i tyłu autobusu oraz klimatyzację przestrzeni pasażerskiej.

Dodatkowym udogodnieniem są ładowarki USB dostępne przy miejscach do siedzenia oraz w tylnej części pojazdu. Każdy z nich może zabrać na pokład 43 osoby, w tym 17 na miejscach siedzących, ale ze względu na wprowadzone przez rząd z powodu epidemii ograniczenia liczby pasażerów, może nim podróżować 21 osób. Przestrzeń przy kierowcy jest wyłączona z użytkowania a przednie drzwi nieczynne. Na drzwiach i w wnętrzu, tak jak we wszystkich pojazdach WTP, zostały powieszone informacje o tych ograniczeniach.

Od 22 czerwca autobusy L47 i L48 wróciły na swoje trasy sprzed 1 maja. Zmieniły się częstotliwości kursowania. Autobusy w godzinach szczytu podjeżdżają na przystanki dwa razy częściej niż wcześniej. I tak dla na linii L47 zabierają pasażerów co 15 minut w szczycie i co 30 poza szczytem, autobusy L48 zaś co 30 i 60 minut.

Przypominamy trasy:

L47 - do godz. 14.00: SULEJÓWEK (ŁOMŻYŃSKA) – A. Świętochowskiego – W. Łukasińskiego – Armii Krajowej (powrót: Armii Krajowej – Długa –A. Świętochowskiego – SULEJÓWEK (ŁOMŻYŃSKA) – B. Głowackiego – A. Świętochowskiego – S. Staszica (powrót: S. Staszica – 3 Maja – B. Głowackiego) – J. Bema – G. Narutowicza – SULEJÓWEK MIŁOSNA-POMNIK (powrót: SULEJÓWEK MIŁOSNA-POMNIK – G. Narutowicza – J. Kraszewskiego – J. Bema – G. Narutowicza – Poznańska – H. Sienkiewicza – Lubelska – Krakowska – Warecka – J. Kraszewskiego – G. Narutowicza – J. Bema – S. Staszica – 3 Maja – B. Głowackiego – Armii Krajowej – Długa – A. Świętochowskiego – SULEJÓWEK (ŁOMŻYŃSKA)

po godz. 14.00: SULEJÓWEK (ŁOMŻYŃSKA) – A. Świętochowskiego – W. Łukasińskiego – Armii Krajowej (powrót: Armii Krajowej – Długa – A. Świętochowskiego – SULEJÓWEK (ŁOMŻYŃSKA).) – B. Głowackiego –A. Świętochowskiego – S. Staszica – J. Bema – G. Narutowicza – Poznańska – H. Sienkiewicza – Lubelska – Krakowska – Warecka – J. Kraszewskiego – G. Narutowicza – J. Bema – PKP SULEJÓWEK-MIŁOSNA (powrót: PKP SULEJÓWEK-MIŁOSNA – J. Bema – S. Staszica – 3 Maja – B. Głowackiego – Armii Krajowej – Długa – A. Świętochowskiego – SULEJÓWEK (ŁOMŻYŃSKA).



L48: PKP SULEJÓWEK MIŁOSNA – F. Kleeberga – S. Dąbka – S. Okrzei – Jana III Sobieskiego – S. Żeromskiego - Dworcowa - Legionów - I. Krasickiego – Jana III Sobieskiego – Mariańska – Czynu Społecznego – Asfaltowa – Zakręt: Asfaltowa – Trakt Brzeski – Szkolna – Izabela: Szkolna – Postępu – Michałówek: Postępu – Tajemnicza – MICHAŁÓWEK. ■

Autobusem 800 do Palmir

Od soboty 20 czerwca autobusem linii 800 ponownie można dojechać do palmirskiego miejsca pamięci. To także pomysł na weekendowy spacer po Puszczy Kampinoskiej.

Autobusy linii 800 jeżdżą we wszystkie weekendy i święta trasą:
METRO MŁOCINY – al. gen. M. Wittek – Pułkowa – Łomianki: Kolejowa – Kiełpin Stary: Kolejowa – Dziekanów Leśny: Kolejowa – Dziekanów Polski: szosa gdańska – Palmiry: szosa gdańska – Palmiry: palmirska droga – Kampinoski Park Narodowy: palmirska droga – PALMIRY-MUZEUM.

Muzeum – Miejsce Pamięci Palmiry upamiętnia egzekucje w Palmirach i na terenie Puszczy Kampinoskiej w latach 1939–1943. Zobaczyć tu można wystawę, na której prezentowane są m. in. fotografie i pamiątki związane z życiem ofiar, niemieckie zaświadczenia o śmierci więźniów oraz fotokopie podziemnej prasy z informacjami o egzekucjach. W kilkudziesięciu gablotach znajdują się przedmioty z ekshumacji, które pozwoliły na identyfikację ofiar, korespondencja rodzin

poszukujących bliskich, pisma i protokoły PCK. Na cmentarzu spoczywa tu m.in. lekkoatleta Janusz Kusociński i marszałek Sejmu Maciej Rataj.

Wizytę w muzeum można połączyć ze spacerem i do domu wrócić również komunikacją miejską. Najkrótsza wycieczka to ścieżka dydaktyczna „Wokół Palmir" gdzie poznamy faunę i florę oraz wydmy typowe dla Kampinoskiego Parku Narodowego czy miejsca związane z historią – kamień Orlika upamiętniający starcie polskich tankietek z niemieckimi czołgami oraz nasypy kolejowe pozostałe po magazynach amunicji. Na dłuższą wycieczkę można pójść czarnym szlakiem przez ścieżkę dydaktyczną „Do Karczmiska" i do Truskawia, skąd odjeżdżają autobusy linii 210 czy niebieskim szlakiem do Pociechy, a następnie zielonym przez uroczysko „Na Miny" do Dziekanowa Leśnego, gdzie zatrzymują się autobusy linii 150.



50 pomysłów na weekend

Zamknijmy oczy, wycelujmy palcem w mapę Warszawy i bliskich okolic, a na pewno znajdziemy pomysł na weekend. My trafiliśmy w pobliże Lasu im. Jana III Sobieskiego w Wawrze. Na „Zielonej mapie" jest jeszcze 49 innych miejsc wartych odwiedzenia.

„Zielona mapa" to mapa aglomeracji warszawskiej z zaznaczonymi 50 „zielonymi" miejscami, dostępna pod adresem www.zielonamapa.waw.pl Zazwyczaj znamy parki i tereny zielone znajdujące się blisko naszego domu, ale nie zdajemy sobie sprawy, że kilka kilometrów dalej jest np. 100-hektarowy las, w którym występuje dzwonek brzoskwiniolistny i żyją łosie. Na „Zielonej mapie" zaznaczono m.in. lasy, rezerwaty, parki i jeziora.

Na mapie zamieszczono także wskazówki, jak dojechać do wybranych miejsc komunikacją zbiorową. Są nazwy przystanków, na których trzeba wysiąść oraz linie komunikacji miejskiej i kolei. Ma to szczególne znaczenie w przypadkach, gdy przystanek nazywa się inaczej, niż znajdujące się w pobliżu tereny zielone. Mapa jest także zintegrowana z wyszukiwarką połączeń na stronie internetowej www.wtp.waw.pl oraz z mapami Google.

Ważną częścią „Zielonej mapy" są „Rośliny dla miasta". To lista gatunków, wybranych przez ekspertów z Ogrodu Botanicznego PAN w Powsinie, które warto sadzić, by oddychać czystszym powietrzem, ale też takich które dobrze sobie radzą w przestrzeni miejskiej. Na przykład jarząb mączny ma omszone liście, które bardzo dobrze wyłapują kurz z powietrza. Polecane przez specjalistów rośliny są przeznaczone do sadzenia m.in. na skwerach, wokół bloków oraz przy ogrodzeniach.



Zachęcamy do korzystania z „Zielonej mapy", Warszawskiego Transportu Publicznego i spędzania wolnego czasu na świeżym powietrzu!

Nowe windy do metra na Polu Mokotowskim

Zamontujemy nowe windy po północnej stronie stacji. Ogłosiliśmy przetarg na wykonanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej.

Stacja metra Pole Mokotowskie powstała ponad 25 lat temu, razem z pierwszym oddanym do użytku odcinkiem linii M1. Wtedy obowiązywały inne standardy budowy takich obiektów i windy ułatwiające wejście na stację zbudowano tylko po południowej stronie stacji.

Teraz chcemy zbudować cztery windy na północy stacji. Dwie z nich będą po obu stronach Alei Niepodległości, przy już istniejących zejściach do metra na wysokości ulicy G. Bruna. Trzecia znajdzie się przy chodniku prowadzącym na przystanek tramwajowy wzdłuż torowiska tramwajowego. Tymi windami będzie można zjechać na poziom antresoli stacji, a potem przejść do czwartej nowej windy, na peron, która będzie obok bramek.

Wykonawca wyłoniony w przetargu będzie miał 160 dni na przygotowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej oraz złożenie wniosku o wydanie decyzji o pozwolenie na budowę. Po jego otrzymaniu ogłosimy przetarg na budowę wind.

To kolejne windy planowane na stacjach linii M1, na których ich wcześniej nie było. Windy dobudowaliśmy na stacjach Imielin (dwie), Stokłosy (dwie), Ursynów (dwie), Racławicka (jedna) i Służew (jedna). Teraz nadszedł czas na stację Pole Mokotowskie. Pierwsze prace ułatwiające korzystanie z Warszawskiego Transportu Publicznego w tym rejonie już zostały wykonane. Zarząd Dróg Miejskich w 2019 roku wybudował przy skrzyżowaniu Alei Niepodległości z ul. Stefana Batorego naziemne dojścia do przystanków tramwajowych. ■



Wyremontujemy wejście na stację metra Ratusz Arsenał

W wakacje planujemy remont najpopularniejszego wejście na stację metra Ratusz Arsenał.



Wykonawca wymieni konstrukcję zadaszenia i wyremontuje podtrzymujący go murek oraz wykona nową instalację oświetlenia.To najpopularniejsze wejście do stacji metra Ratusz Arsenał przy pl. Bankowym, znajdujące się przy błękitnym wieżowcu. Stacja Ratusz Arsenał została oddana do użytku w 2001 roku.

Zadaniem wykonawcy będzie wymiana zadaszenia, którego bazę stanowi metalowy stelaż. Kształt i wygląd wiaty nie zmieni się, boczne ściany będą wykonane ze szkła, a dach z płyty poliwęglanowej. Wykonawca naprawi również murki, na których osadzona jest konstrukcja oraz wymieni okładziny z płytek gresowych. W ramach remontu zostanie również wykonana nowa instalacja oświetlenia zewnętrznego i wewnętrznego.

W czasie remontu wejście będzie czynne – jednym z wymogów stawianych wykonawcy w postępowaniu przetargowym było wykonanie takich zabezpieczeń placu budowy, aby z wejścia i sąsiadującej z nim windy mogli bezpiecznie korzystać (w ograniczonym zakresie) pasażerowie. Główna część prac powinna zostać wykonana w miesiącach wakacyjnych – lipcu i sierpniu. ■

Czas na Kartę młodego warszawiaka

Absolwenci szkół podstawowych do końca września w Warszawskim Transporcie Publicznym mogą korzystać z Karty Ucznia. Potem, jeśli chcą nadal jeździć WTP, powinni wyrobić Warszawską Kartę Miejską lub Kartę Młodego Warszawiaka.

Dzieci i młodzież korzystają z Karty Ucznia i bezpłatnych przejazdów Warszawskim Transportem Publicznym do końca nauki w szkole podstawowej. Tegoroczni ósmoklasiści będą mogli na jej podstawie podróżować WTP do 30 września. Już teraz, korzystając z mniejszej liczby osób odwiedzających Punkty Obsługi Pasażerów, mogą wyrobić Warszawską Kartę Miejską oraz, w przypadku zamieszkiwania i płacenia podatku dochodowego w Warszawie (przez rodziców lub opiekunów), Kartę Młodego Warszawiaka. Podczas wyrabiania Karty Miejskiej warto kupić od razu bilet długookresowy i aktywować dopiero, gdy skończy się ważności Kary Ucznia. Zakodowany bilet „poczeka" na karcie, można go aktywować w dowolnym momencie w kasowniku lub bramce metra. Jesień to okres, gdzie nasze POP-y cieszą się ogromnym zainteresowaniem, dlatego dobrze jest kupić bilet wcześniej.

Dla kogo Warszawska Karta Miejska?

Warszawska Karta Miejska jest nośnikiem biletów długookresowych. Może ją wyrobić każdy, kto chce korzystać z Warszawskiego Transportu Publicznego.

Wniosek o wydanie karty można złożyć on-line, w Punkcie Obsługi Pasażerów (także mobilnym) lub wysłać pocztą. Może to zrobić samodzielnie ósmoklasista, trzeba pamiętać tylko aby wszystkie dokumenty były podpisane przez rodzica lub opiekuna. Do karty potrzebne jest zdjęcie osoby, która będzie z niej korzystała. Jeśli wniosek jest składany w POP-ie, zdjęcie można (o wymiarach 3,5 x 4,5 cm) przynieść ze sobą lub zrobić je na miejscu swoim smartfonem. W przypadku wniosku wysyłanego pocztą fotografię trzeba przesłać razem z nim, a składanego on-line dodać jako załącznik. W POP-ach karta jest wyrabiana „od ręki". O możliwości odbioru karty, gdy wniosek był złożony pocztą lub on-line, wnioskodawca zostanie powiadomiony po jej przygotowaniu i będzie ona czekała w wybranym punkcie. Swoją kartę może samodzielnie odebrać dziecko. Przy odbiorze konieczne będzie okazanie dokumentu potwierdzającego tożsamość, np. legitymacji szkolnej.

Szczegółowe informacje o Warszawskiej Karcie Miejskiej są dostępne na stronie www.wtp.waw.pl/warszawska-karta-miejska/

Dla kogo Karta młodego warszawiaka?

Jeżeli rodzice lub opiekunowie mieszkają w Warszawie i odprowadzają tutaj podatek dochodowy mogą wyrobić dla dziecka Kartę młodego warszawiaka. Jest ona nie tylko nośnikiem biletów, ale także dokumentem potwierdzającym uprawnienia do zniżek na komunikację miejską oraz w licznych instytucjach kulturalnych, oświatowych i rekreacyjnych.
Szczegółowe informacje o Karcie warszawiaka są dostępne na stronie www.karta.um.warszawa.pl

Aby wyrobić Kartę Młodego Warszawiaka, trzeba odwiedzić jeden z Punktów Obsługi Pasażerów, mobilny Punkt Obsługi Pasażerów lub dzielnicowy Wydział Obsługi Mieszkańców. Może to zrobić samodzielnie ósmoklasista, trzeba pamiętać tylko aby wszystkie dokumenty były podpisane przez rodzica lub opiekuna.

Należy zabrać ze sobą:

- wniosek o wydanie spersonalizowanej Warszawskiej Karty Miejskiej / przyznanie uprawnień do Karty Warszawiaka / Karty Młodego Warszawiaka wypełniony i podpisany przez pełnoletnie osoby (istnieje możliwość pobrania i wypełnienia wniosku na miejscu w POP-ie lub WOM-ie). Jeśli dziecko posiada już WKM, nie trzeba powtórnie składać wniosku o jej wydanie tylko wziąć ją ze sobą.
- dokument potwierdzający tożsamość
- jeden z dokumentów potwierdzających rozliczenia podatku dochodowego w Warszawie:
  - pierwsza strona złożonego PIT-u za 2019 rok ze stemplem warszawskiego urzędu skarbowego poświadczającym rozliczenie podatku
  - lub urzędowe poświadczenie odbioru wydane przez elektroniczną skrzynkę podawczą systemu teleinformatycznego administracji podatkowej (UPO) wraz z pierwszą stroną zeznania podatkowego składanego drogą elektroniczną i wygenerowanym numerem dokumentu zgodnym z identyfikatorem dokumentu UPO
  - lub zaświadczenie z urzędu skarbowego potwierdzające złożenie zeznania o wysokości osiągniętego dochodu (poniesionej straty) w 2019 roku i adresem zamieszkania
- zdjęcie dziecka do wyrobienia Warszawskiej Karty Miejskiej. Jeśli dziecko posiada już WKM, fotografia nie jest potrzebna.
- dokumenty potwierdzające stopień pokrewieństwa (np. akt urodzenia dziecka).

Szczegółowe informacje o Bilecie Młodego Warszawiaka są dostępne na stronie www.wtp.waw.pl/warszawska-karta-miejska/bilet-warszawiaka ■

Przygotowujemy się do nowego roku szkolnego

Zarząd Transportu Miejskiego już zbiera informacje w warszawskich szkołach o planowanej liczbie pierwszoklasistów w roku szkolnym 2020/2021. Dzięki temu będziemy przygotowani do szybkiego i sprawnego wyrobienia Kart Ucznia i dostarczenia ich do szkół przed 1 września.

Nowi uczniowie, którzy rozpoczną naukę w szkołach od 1 września dostaną w szkole swoje Karty Ucznia, z którymi będą mogli jeździć warszawskimi tramwajami, autobusami, metrem i pociągami. W następnym roku szkolnym „pierwszaków" będzie ok. 15 tysięcy i tyle kart musimy przygotować. Dlatego już teraz rozpoczęliśmy współpracę ze szkołami.

Aby korzystać z bezpłatnych przejazdów wystarczy tylko, żeby rodzice złożyli w szkole dziecka wniosek wraz z aktualnym zdjęciem dziecka o wymiarach 3,5×4,5 cm. Dalszymi formalnościami zajmuje się szkoła, która przekazuje nam dokumenty. Możliwe jest też złożenie wniosku elektronicznie. Każda szkoła otrzymała od ZTM indywidualny link do aplikacji, który może przekazać rodzicom. Rodzic posługując się aplikacją może złożyć wniosek bez konieczności przychodzenia do szkoły. W obydwu przypadkach, tj. wniosku „papierowego" i elektronicznego, gotowe Karty Ucznia rozwozimy do szkół i pierwszoklasiści dostają je w swoich szkołach.

Inaczej jest w przypadku dzieci, które mieszkają w Warszawie, ale uczęszczają do szkoły poza jej granicami. Aby wyrobić Kartę Ucznia, rodzice powinni odwiedzić Punkt Obsługi Pasażerów z kompletem dokumentów (wniosek, zdjęcie ucznia, legitymacja szkolna, zaświadczenie ze szkoły o miejscu zamieszkania ucznia oraz uczęszczaniu do danej szkoły w określonym roku szkolnym, dokument potwierdzający tożsamość dziecka).



Uprawnienia do bezpłatnych przejazdów WTP dla uczniów są nadawane na czas nauki szkolnej. Karty Ucznia są wydawane na maksymalnie cztery lata. Po ukończeniu szkoły podstawowej Karta Ucznia traci ważność i należy wyrobić Kartę Młodego Warszawiaka lub Warszawską Kartę Miejską. Dotychczas przygotowaliśmy ponad 190 tys. Kart Ucznia.

Szczegółowe informacje o Karcie Ucznia są dostępne na www.wtp.waw.pl/warszawska-karta-miejska/karta-ucznia/ ■

Pociągiem na plażę w Nieporęcie

Pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej linii S3 – od 4 lipca do 30 sierpnia – będą dojeżdżały do Nieporętu i Radzymina także w weekendy.

Niecałe trzydzieści kilometrów na północ od centrum Warszawy leży Nieporęt – niewielka miejscowość, która latem ma do zaoferowania rzecz bezcenną – kąpielisko Dzika Plaża nad Zalewem Zegrzyńskim. Ale to nie jedyne miejsce, gdzie można odpocząć od wielkiego miasta – w gminie Nieporęt można także skorzystać z atrakcji Kompleksu Rekreacyjno-Wypoczynkowego Nieporęt-Pilawa, zorganizować wycieczkę rowerową czy obejrzeć lokalne zabytki. Z myślą o wszystkich, którzy chcieliby w weekend zrelaksować się i odetchnąć nad wodą Zarząd Transportu Miejskiego uruchomił weekendowe kursy Szybkiej Kolei Miejskiej do Radzymina przez Nieporęt.

W kierunku Radzymina odjazdy ze stacji Warszawa Gdańska zaplanowano o godz.: 9.38, 11.34, 13.33, 15.34 i 17.31.
W przeciwnym kierunku pociągi odjeżdżają z Radzymina o godz.: 11.32, 13.31, 15.30, 17.16 (w niedzielę, 23 sierpnia wyjątkowo o godz. 17.24) i o 19.30.
Podróż ze stacji Warszawa Gdańska do Nieporętu trwa około pół godziny. ■

Warszawski Transport Publiczny
Weekendowy wypad nad Zalew Zegrzyński?
Najlepiej Szybką Koleją Miejską
Od 4 lipca do 30 sierpnia, w soboty i niedziele, trasa wybranych pociągów linii S3 zostanie wydłużona do/z Radzymina
NIEPORĘT
Szczegóły na www.wtp.waw.pl oraz pod numerem 19115
WARSZAWA 19115

Warszawskie Linie Turystyczne 2020

Promem przez Wisłę, zabytkowym tramwajem lub autobusem przez Warszawę, kolejką wąskotorową z Piaseczna do Tarczyna. Tegoroczny sezon Warszawskich Linii Turystycznych rozpoczął się 4 lipca.

Epidemia koronawirusa spowodowała, że wiślane promy i zabytkowe autobusy i tramwaje nie rozpoczęły swoich kursów na początku maja, jak to było co roku. Warszawskie Linie Turystyczne zostały zawieszone, przede wszystkim z powodu ograniczeń w poruszaniu się i związanych z liczbą osób w pojazdach komunikacji miejskiej wprowadzonych przez rząd. Teraz, po zniesieniu większości „epidemicznych" ograniczeń, przywróciliśmy komunikacyjne atrakcje warszawiakom i gościom stolicy.

W wakacje 2020 roku uruchomiliśmy turystyczne linie autobusową i tramwajową oraz specjalne kursy Piaseczyńsko-Grójeckiej Kolei Wąskotorowej. Przygotowaliśmy także przeprawy promowe – promami Wilga, Pliszka, Słonka.

Linia tramwajowa T i autobusowa 100

W wakacyjne weekendy – od 4 lipca do 30 sierpnia – na stołeczne ulice będą wyjeżdżały zabytkowe tramwaje i autobusy.

Tramwaje turystycznej linii tramwajowej T zaczynają kursy na pętli Metro Marymont i jadą ulicami: J. Słowackiego – A. Mickiewicza – Międzyparkowa – most Gdański – Ratuszowa – al. „Solidarności" – Wolska – Skierniewicka – Prosta – al. Jana Pawła II – T. Chałubińskiego – Nowowiejska – Marszałkowska – W. Andersa – A. Mickiewicza – J. Słowackiego – Metro Marymont

Na trasie linii T spotkamy głównie zabytkowe tramwaje 105Na, tzw. „akwaria".

Autobusy linii 100 kursują na trasie: Centrum – Marszałkowska – Królewska – pl. marsz. J. Piłsudskiego – Senatorska – Miodowa – Świętojerska – M. Anielewicza – Karmelicka – Stawki – Muranowska – Konwiktorska – Sanguszki – Wybrzeże Gdańskie – Nowy Zjazd – most Śląsko-Dąbrowski – al. „Solidarności" – Targowa – al. Zieleniecka – most Józefa Poniatowskiego – Al. Jerozolimskie – Nowy Świat – pl. Trzech Krzyży – Al. Ujazdowskie – Bagatela – pl. Unii Lubelskiej – Marszałkowska – Centrum.

Oprócz atrakcyjnej trasy zostały także zapewnione wyjątkowe wozy – ikarus z 1982 roku i berliet z 1991 roku.

W tramwajach linii T i w „setce" obowiązują wszystkie bilety z taryfy ZTM.

Piaseczyńsko-Grójecka Kolejka Wąskotorowa

W każdą sobotę od 4 lipca do 30 września będzie można wybrać się na przejażdżkę kolejką wąskotorową.



fot. Leszek Peczyński


fot. Leszek Peczyński

Pociągi zabierają chętnych na wycieczkę z Piaseczna przez Runów do Tarczyna i z powrotem. W drodze powrotnej zaplanowana jest przerwa na piknik w Runowie. Z myślą o pasażerach kolejki przygotowano miejsce do biesiadowania, wiaty ze stołami, miejsce na ognisko. Można także pograć z dziećmi w piłkę lub odpocząć w położonym nieopodal brzozowym zagajniku.

Osoby chcące dojechać do Piaseczna na przejażdżkę kolejką mogą skorzystać ze specjalnej linii autobusowej 51. Autobusy zaczynają kursy w centrum Warszawy i dojeżdżają do początkowego przystanku kolejki w Piasecznie, a po zakończonej wycieczce odwożą jej uczestników do Warszawy. W tym roku – ze względu na ograniczenia wprowadzone w związku z epidemią koronawirusa – autobusem jednocześnie mogą podróżować maksymalnie 33 osoby.

W ofercie są dostępne bilety na przejazd łączony – kolejką i autobusem linii dowożącej 51 oraz na przejazd tylko kolejką. Przykładowo, cena bilet normalnego na przejazd kolejką i autobusem to 40 zł, a przy dojeździe do Piaseczna na własną rękę – 35 zł. Bilety na przejazd koleją można kupić na stronie www.bilety.kolejka-piaseczno.pl lub w kasie przed odjazdem pociągu – są wtedy jednak droższe o pięć złotych.

Promy

Promy połączyły brzegi Wisły w trzech miejscach: Pliszka łączy most Józefa Poniatowskiego ze Stadionem PGE Narodowym, Wilga – Podzamcze Fontanny z ZOO, a Słonka – Cypel Czerniakowski z Saską Kępą. Pływają do 30 września – w lipcu i sierpniu codziennie, a we wrześniu w weekendy. Tu także obowiązują limity pasażerów - Pliszka i Słonka zabierają po 23 pasażerów, a Wilga do 50-ciu.

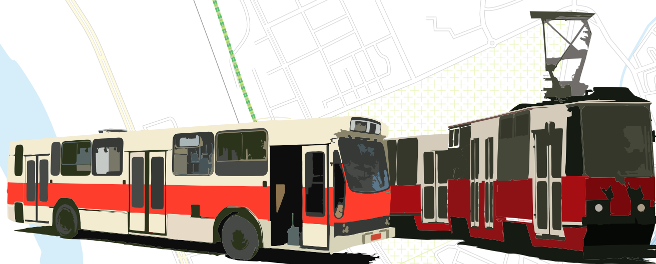
Z promów można skorzystać bezpłatnie.

Kursowanie promów jest uzależnione od stanu wody w Wiśle. Prosimy o sprawdzanie aktualnych komunikatów na stronie www.wtp.waw.pl ■


fot. Leszek Peczyński

LEGENDA / *Key to symbols*

- **przystanki linii tramwajowej T**
  tram tourist line T stops
- **przystanki linii autobusowej 100**
  bus tourist line 100 stops
- **przystanki linii promowych**
  ferry tourist lines stops



METRO MARYMONT
J. Słowackiego
Teatr Komedia
Pl. Wilsona
Pl. Inwalidów
A. Mickiewicza
Gen. Zajączka
ks. J. Popiełuszki
Cytadela Warszawska
Dw. Gdański
KS Polonia
Park Traugutta
Most Gdański
Wybrzeże Helskie
Rondo Starzyńskiego
Pl. Hallera
Miejski Ogród Zoologiczny
Ratuszowa-ZOO
Ratuszowa
al. „Solidarności"
Dw. Wileński
Sanguszki
prom „Wilga"
Wisła
Park Praski
Ząbkowska
Targowa
Muranowska
Dzika
Muzeum Historii Żydów Polskich POLIN
Boleść
Stare Miasto
Podzamcze
Pl. Krasińskich
Muranów
Nalewki-Muzeum
Kapitulna
Zamek Królewski
Stare Miasto
Wybrzeże Kościuszkowskie
Wybrzeże Szczecińskie
al. Zieleniecka
al. Jana Pawła II
Metro Ratusz-Arsenał
Pl. Bankowy
Pl. Piłsudskiego
Krakowskie Przedmieście
Park Skaryszewski
Kino Femina
al. „Solidarności"
Wola-Ratusz
Ogród Saski
Centrum Nauki Kopernik
Stadion Narodowy
Okopowa
Królewska
prom „Pliszka"
Rondo Waszyngtona
Żelazna
al. Jana Pawła II
Świętokrzyska
Zajezdnia Wola
Towarowa
Metro Świętokrzyska
Marszałkowska
Most Poniatowskiego
Rogalińska
Muzeum Powstania Warszawskiego
Norblin
Rondo ONZ
Pałac Kultury i Nauki
CENTRUM
prom „Słonka"
Szpital Wolski
M. Kasprzaka
Rondo Daszyńskiego
Karolkowa
Dw. Centralny
Al. Jerozolimskie
Pl. Trzech Krzyży
Hoża
Koszykowa
Pl. Konstytucji
Al. Jerozolimskie
Grójecka
Pl. Na Rozdrożu
Nowowiejska
Pl. Politechniki
Metro Politechnika
Pl. Zbawiciela
Al. Ujazdowskie
Łazienki Królewskie
al. Armii Ludowej
Pole Mokotowskie
Marszałkowska
Łazienki Królewskie

Zielono na pętlach

Wiosną tulipanowe dywany, bratki i kwitnące drzewa owocowe, latem – pelargonie, begonie i ozdobne trawy w piętrowych kwietnikach, jesienią – wrzosy, dekoracyjna kapusta i zachwycające kolorami krzewy. Tak wygląda zieleń na pętlach Warszawskiego Transportu Publicznego .

Zaprojektowanie estetycznych, a przy tym bezpiecznych i funkcjonalnych aranżacji roślinnych w tak wymagających miejscach jak pętle komunikacji miejskiej, to nie lada wyzwanie. Od trzech lat zielenią w tych miejscach zajmuje się Zarząd Oczyszczania Miasta, pod opieką którego jest ponad 50 pętli, czyli 10 ha terenów zieleni. To dość wymagające lokalizacje, niekiedy zieleń stanowi zaledwie wąskie fragmenty trawników pomiędzy peronami czy torowiskami tramwajowymi. Są miejsca, gdzie wręcz brak trawnika, stąd pomysł na uatrakcyjnienie takiej przestrzeni piętrowymi kwietnikami.



- Aranżacje kaskadowe są zmieniane trzy razy w roku – wiosną, latem i jesienią. Kompozycje tworzą dokładnie przemyślane i dobrane zgodne ze sztuką ogrodniczą rośliny. Wiosną, oprócz wielu tysięcy krokusów, żonkili i efektownych odmian tulipanów, pętle ozdabiają najczęściej bratki, ale i stokrotki czy niezapominajki. W letnich aranżacjach pojawiają się, oprócz sezonowych kwiatów, ozdobne trawy. Z kolei jesień to czas charakterystycznych dla tej pory roku wrzosów czy dekoracyjnej kapusty – tłumaczy Marta Kucińska z Zarządu Oczyszczania Miasta, projektantka zieleni na warszawskich pętlach.

Część pętli komunikacji miejskiej znajduje się na obrzeżach miasta, na otwartych terenach. To także ma znaczenie przy doborze gatunków roślin. Zarówno kwiaty, jak i drzewa oraz krzewy muszą być dobrane pod kątem odporności nie tylko na choroby i szkodniki, ale też na niekorzystne warunki atmosferyczne – wiatr, mróz, silne nasłonecznienie, niedobór wody, a w pobliżu jezdni także wyższe temperatury i spaliny.



Zieleń na przystanku ma dla pasażerów przede wszystkim walory estetyczne – wśród drzew, krzewów i kwiatów przyjemniej jest czekać na autobus lub tramwaj. Jednak znaczenie roślinności w mieście – w tym również na pętlach – jest dużo większe. Wpływa na stan środowiska i mikroklimat – w tym temperaturę i wilgotność, a także poprawia jakość powietrza. Tworzy bariery przeciwsłoneczne i przeciwwiatrowe, jest także naturalnym ekranem dźwiękochłonnym.

- Ważne jednak jest, aby funkcja dekoracyjna nie przesłoniła bezpieczeństwa i funkcjonalności – pasażerowie wysiadający i wsiadający do pojazdów, również ci z ograniczoną mobilnością czy rodzice z dziećmi w wózkach, muszą mieć odpowiednią przestrzeń, aby swobodnie się poruszać – podkreśla dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta Tadeusz Jaszczołt.

Warszawiacy często proszą o posadzenie nowych drzew na pętlach. Jednak tutaj pojawiają się takie ograniczenia jak podziemne i naziemne instalacje, z którymi nie mogą kolidować rozrastające się korzenie czy korony drzew. Drzewa powinny być również sadzone w odpowiednich odległościach od trakcji i technicznej infrastruktury pętli – np. słupy i inne elementy sieci trakcyjnej są na bieżąco kontrolowane i konserwowane, więc należy zapewnić swobodny dostęp i dojazd do nich specjalistycznym, często ciężarowym pojazdom. Mimo tych obostrzeń udaje się znaleźć miejsca na nowe drzewa – na pętlach Nowe Bemowo, Tarchomin Kościelny czy Sadyba. Posadzone zostały ozdobne śliwy i grusze, które atrakcyjnie kwitną wiosną. ■



WTP znów się rozpędza



Coraz więcej osób jeździ komunikacją miejską i kupuje bilety WTP – to cieszy, bo oznacza, że pasażerowie do nas wracają. Warto jednak pamiętać, że powrót do normalności to też konieczność dbania nawzajem o swoje zdrowie.

W okresie restrykcyjnej kwarantanny, gdy bardzo wielu mieszkańców Warszawy zostawało w domach, pracowało zdalnie, brało urlopy, opiekowało się dziećmi, Warszawski Transport Publiczny elastycznie dostosowywał się do potrzeb komunikacyjnych. Rozkłady jazdy nie były ograniczane, a na ulice wysyłaliśmy maksymalną liczbę pojazdów. Od kilku tygodni na ulicach stolicy widać wzmożony ruch. Daje się to też zauważyć w pojazdach WTP. Obecnie może nimi podróżować tyle osób, ile wynosi 50 proc. wszystkich miejsc – siedzących i stojących – w pojeździe. Połowa miejsc siedzących musi pozostać wolna.

Więcej pasażerów

Jak to wygląda w praktyce? Dla przykładu – jeżeli pojemność autobusu 18-metrowego (czyli przegubowego) wynosi 150 pasażerów, z czego 108 to miejsca stojące a 42 siedzące, to po zwiększeniu limitu do tego samego autobusu może wsiąść 75 osób. Pociąg metra zabierze w tej sytuacji około 750 pasażerów. Przy każdych drzwiach są informacje z podaną maksymalną liczbą osób jaka może podróżować tym konkretnym pojazdem.

Co dla nas najważniejsze, pasażerowie korzystają ze zwiększonej, dopuszczalnej pojemności pojazdów WTP. Widać to w statystykach, które pokazują, że liczba pasażerów systematycznie wzrasta. W czwartek 2 lipca napełnienie autobusów wynosiło 53,9 proc. tego sprzed epidemii, metra 47,7 proc. (średnia dla obu linii), a dzień wcześniej w środę – autobusy były zapełnione w 55,6 proc., a metro w 49,3 proc.

To cieszy i jednocześnie skłania do zachowania większej uwagi. Należy pamiętać, że pojazdy Warszawskiego Transportu Publicznego to ograniczona, zamknięta przestrzeń, więc podróżując nimi, trzeba zachowywać środki ostrożności. Nadal zakrywać usta i nos, a dla wspólnego bezpieczeństwa

pasażerowie powinni też utrzymywać odpowiedni dystans od innych podróżnych i planować podróż tak, aby była jak najkrótsza.

Pierwsze drzwi pojazdów są zamknięte, a przednia część jest wydzielona, aby zachować należyty odstęp od kabiny prowadzącego. Autobusy zatrzymują się na wszystkich przystankach na trasie, także tych „na żądanie". Prowadzący pojazdy sami otwierają drzwi i nie trzeba naciskać guzika. Wyjątek stanowią kursy linii nocnych, kiedy autobus jest pusty, a na przystanku nikt nie oczekuje. Wtedy kierowca może minąć przystanek bez zatrzymywania się.

Działamy już od lutego

Zarząd Transportu Miejskiego stara się też robić wszystko, by ograniczyć potencjalną transmisję koronawirusa w pojazdach i zapewnić pasażerom bezpieczną podróż.

Zarząd Transportu Miejskiego już na początku lutego (pierwszy, potwierdzony w Polsce przypadek był 4 marca) zwrócił się do wszystkich operatorów komunikacji miejskiej o zwiększenie nadzoru nad służbami sprzątającymi oraz podjął decyzję o używaniu środków dezynfekcyjnych przy czyszczeniu powierzchni, z którymi pasażerowie mają najczęściej kontakt.

Mobilne punkty, mobilne płatności

Ruch w WTP widać też w liczbie odwiedzin w Punktach Obsługi Pasażera – coraz więcej osób tam przychodzi – oraz w liczbie sprzedanych biletów, których poziom osiągnął już 60 proc. stanu sprzed epidemii.

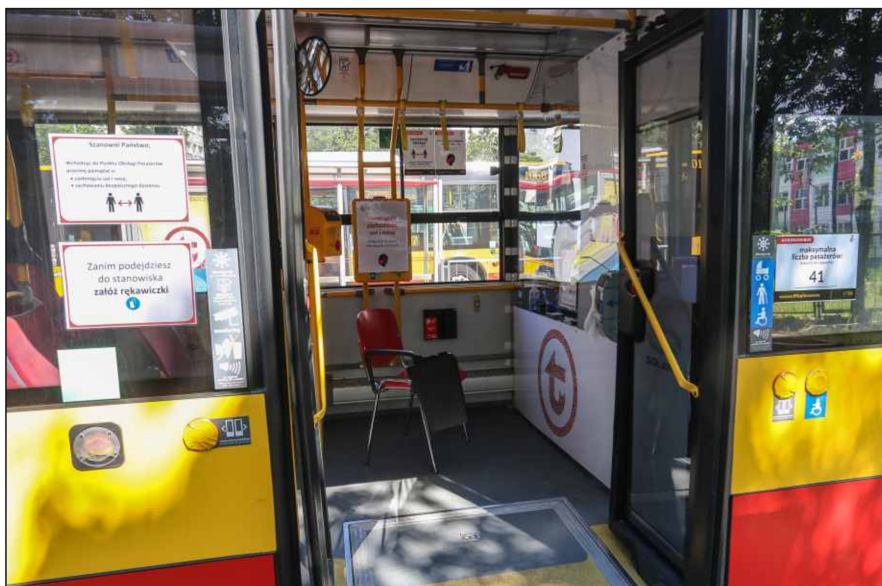
Obecnie czynnych jest trzynaście POP-ów. Pasażerowie niezbędne sprawy mogą załatwić w punktach zlokalizowanych: przy siedzibie ZTM – ul. Żelazna 61, na Dworcu Wschodnim, na lotnisku Chopina, w centrum handlowym Blue City oraz stacjach metra na linii M1: Młociny, Plac Wilsona, Dworzec Gdański, Ratusz Arsenał, Centrum, Politechnika i Służew (czasowo w zamian uruchomiono POP Metro Imielin). Czynne są także POP-y przy stacji Dw. Wileński oraz Księcia Janusza na linii M2. Zmieniły się też godziny otwarcia niektórych punktów.



Klienci przebywający w punkcie powinni zachować bezpieczną odległość od innych osób oraz zakrywać nos i usta. W każdym punkcie są rękawiczki jednorazowe dla klientów, prosimy o korzystanie z nich w czasie pobytu w pomieszczeniu. Sugerujemy także dokonywanie płatności kartą. Każdy kasjer ma rękawiczki oraz środek dezynfekujący i po zakończeniu obsługi każdego klienta czyści stanowisko kasowe.

ZTM specjalnie przygotował ułatwienia dla pasażerów. Od piątku 12 czerwca po ulicach Warszawy jeździ mobilny Punkt Obsługi Pasażerów. Do końca wakacji dwa specjalnie przygotowane i oznakowane autobusy będą podjeżdżały na pętle przy dużych osiedlach oraz na parkingi wybranych galerii handlowych.

Pasażerowie załatwią tu najpilniejsze sprawy: wyrobią spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską, zakodują bilet długookresowy, w tym z oferty Warszawa+ i dla dużych rodzin, „odwieszą" bilet i przekodują niewykorzystaną część biletu, wgrają uprawnienia Karty Warszawiaka i Karty Młodego Warszawiaka oraz je przedłużą. W mobilnym POP-ie można płacić wyłącznie kartami płatniczymi. Punkty będą czynne w godzinach 10:00 - 19.00, z zastrzeżeniem jednak, że godziny pracy mogą się zmienić.



Pasażerowie wracają

W pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego widać coraz więcej pasażerów. W Punktach Obsługi Pasażerów też jest większy ruch?

Monika Obrębska, dyrektor Pionu Handlowego Zarządu Transportu Miejskiego: W początkowej fazie epidemii, kiedy życie gospodarcze i społeczne bardzo zwolniło, widać to było także w naszych POP-ach. Liczba odwiedzających pasażerów gwałtownie spadła, niemniej jednak korzystali z punktów. W tym miejscu pragnę bardzo podziękować pracownikom kas, którzy mimo wielu obaw pozostali na stanowiskach pracy, dzięki czemu mogliśmy realizować zadania ZTM. Komunikacja miejska nie przestała funkcjonować, pojazdy WTP woziły



Punkty Obsługi Pasażerów działają według specjalnego harmonogramu. Jak Zarząd Transportu Miejskiego pomaga pasażerom w tej sytuacji?

Niedawno, po przerwie, uruchomiliśmy POP na Lotnisku Chopina. Uruchomiliśmy też Mobilne Punkty Obsługi Pasażerów, w myśl zasady – to POP przyjedzie do Ciebie. Dotarło do nas już wiele pozytywnych sygnałów ze strony pasażerów, iż ta formuła bardzo im odpowiada. Wszyscy wiemy, że zagrożenie epidemiologiczne nadal istniej i wiele osób stara się ograniczyć przemieszczanie po mieście, stąd nasz inicjatywa.
Uruchomiliśmy też dodatkowe POP-y w podwarszawskich gminach.

pasażerów, nie wszyscy bowiem mogli pozostać w domach. Dlatego POP-y musiały zachować ciągłość działania. Oczywiście nie było potrzeby (i nadal nie ma), aby funkcjonowały wszystkie POP-y. Nasi pracownicy również korzystają z przysługujących im praw wynikających z opieki nad dziećmi. Punkty działają w jednej zmianie, tak aby ograniczyć kontakty pomiędzy pracownikami do niezbędnego minimum.

W tych pierwszych, bardzo ciężkich dla wszystkich dniach, ZTM umożliwił pasażerom zawieszenie biletu, bez konieczności zgłaszania się do POP. Trudno sobie wyobrazić tłumy pasażerów stojących w kolejkach do punktów w celu dokonania zwrotu biletów. Byłoby to nieodpowiedzialne działanie, zadbaliśmy zatem o bezpieczeństwo naszych pasażerów również pod tym względem. Teraz, z dnia na dzień widzimy, że wielu pasażerów wróciło do pracy, kupuje bilety. Sprzedaż biletów od momentu najwyższego spadku wzrosła już o około 60 procent.

Jakie bilety cieszą się największą popularnością?

Pasażerowie, tak jak przed wybuchem epidemii, najczęściej kupują bilety 30-dniowe normalne. Cieszymy się, że wracają też do nas pasażerowie z aglomeracji. Sprzedaż biletów z oferty Warszawa+ jest na poziomie około 30 proc. sprzed epidemii.

Jak w praktyce wygląda działanie mobilnego punktu?

Od piątku 12 czerwca po ulicach Warszawy jeżdżą wyjątkowe autobusy. Do końca wakacji dwa mobilne POP-y będą podjeżdżały na pętle przy dużych osiedlach oraz na parkingi centrów handlowych. Harmonogram będziemy publikowali z odpowiednim wyprzedzeniem. Pasażerowie załatwią tu swoje najpilniejsze sprawy: wyrobią spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską, zakodują bilet długookresowy, w tym z oferty Warszawa+ i dla dużych rodzin, „odwieszą” bilet i przekodują niewykorzystaną część biletu, wgrają uprawnienia Karty Warszawiaka i Karty Młodego Warszawiaka oraz je przedłużą.

Trzeba pamiętać, że epidemia jeszcze się nie skończyła. Jakie środki ostrożności tam obowiązują?

W mobilnym POP-ie można płacić wyłącznie kartami płatniczymi. Klienci powinni wchodzić do środka pojedynczo, zakrywając nos i usta, a przy wejściu zdezynfekować ręce - w środku dostępny jest dla nich płyn. Można też korzystać z jednorazowych rękawiczek. Pracownicy są ubrani w przyłbice, a od klientów oddziela ich poliwęglanowa szyba. Musimy dbać o siebie nawzajem. ■

Kontrole bezpieczne i skuteczne

W czasie epidemii choroby COVID-19 trzeba dbać o siebie nawzajem. Wprowadziliśmy szczególne zasady kontroli biletów w pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego.

Nasi kontrolerzy pracujący na mieście codziennie stykają się z tysiącami innych osób. Ważne jest dla nas bezpieczeństwo pasażerów i naszych pracowników, dlatego w czasie epidemii koronawirusa, który przenosi się niezwykle łatwo drogą kropelkową, zmieniliśmy sposób kontroli biletów.

Kontrolerzy starają się zachować bezpieczny dystans od pasażerów (pamiętajmy jednak, że poruszają się w ograniczonej przestrzeni) i mają obowiązek korzystać z wyposażenia ochronnego - do wyboru są przyłbice lub maseczki - oraz środków do dezynfekcji. Na rękach muszą mieć rękawiczki, które powinni dezynfekować nie rzadziej niż po opuszczeniu każdego pojazdu, a na pewno przed każdym ich zdjęciem z rąk. Informacje zapisane na WKM lub w kodzie QR powinny być odczytywane zbliżeniowo, a dane na bilecie kartonikowym są weryfikowane wzrokowo – tylko w uzasadnionych przypadkach kontroler bierze bilet do ręki.

Czasami kontrola biletów wiąże się z koniecznością wystawienia opłaty dodatkowej. W tym przypadku także wprowadziliśmy zasady ostrożności. Preferujemy płatności kartą (ale gotówka też jest dopuszczalna). Po każdej płatności i potwierdzeniu jej kodem PIN terminal jest dezynfekowany, podobnie jak długopis używany do podpisu, jeśli pasażer miał z nim kontakt. W trakcie spisywania danych pasażer powinien okazać dokument tożsamości w sposób umożliwiający jego odczytanie – w przypadku braku chęci współpracy kontroler może w ostateczności wezwać odpowiednie służby. Należy też pamiętać, że jeśli kontroler ma wątpliwości czy zdjęcie na WKM przedstawia osobę kontrolowaną, to może poprosić ją o odkrycie nosa i ust. Takie samo prawo, w przypadku wątpliwości co do tożsamości osoby kontrolującej, ma również pasażer. ■



Warszawskie autobusy mają100 lat

Autobusy warszawskie świętują 100 lat. Początki nie były łatwe - trwały strajki, drogi były dziurawe, pasażerowie narzekali na drożyznę, a do stolicy zbliżała się Armia Czerwona.

Warszawa pod koniec XIX i na początku XX wieku rozwijała się dynamicznie. Sięgała coraz dalej, a mieszkańcy domagali się sprawnego, szybkiego i niedrogiego transportu. Magistrat stawiał na tramwaje, które z konnych stały się elektryczne. Na Ochocie powstała nawet elektrownia, która dostarczała dla nich prąd. To wszystko jednak nie wystarczało, zwłaszcza w okresie powojennej rozbudowy, gdy doskwierały zniszczenia infrastruktury i taboru. Komunikacja samochodowa była, jak pisze Włodzimierz Winek w książce „Warszawskie autobusy 1920 - 1939" receptą na tymczasową poprawę sytuacji.

Autobusy na kredyt

Priorytetem dalej miały być tramwaje. Prace koncepcyjne rozpoczęły się w marcu 1919 roku, a pod koniec maja dyrektor tramwajów inż. Alfons Kühn przedstawił władzom miasta plan stworzenia czterech tras, co miało kosztować 4 mln marek polskich.

Na początku lipca 1919 roku rada miejska zatwierdziła wnioski o zaciągnięcie pożyczek przez dyrekcję tramwajów. Pieniądze miały pójść na rozbudowę sieci tramwajowej i na otwarcie linii autobusowych: między Czerniakowem a Marymontem, do obsługi Pragi i Bródna, łączącą lewo i prawobrzeżną Warszawę z pl. G. Narutowicza na Targówek oraz linię lokalną od ulicy Nowo-Młynarskiej do miejscowości położonych poza cmentarzem wolskim. W sierpniu prywatny Bank Spółek Zarobkowych i Gospodarczych SA w Poznaniu zaproponował magistratowi kredyt, więc można było wysłać delegację do fabryk Saurera i Benza dla sfinalizowania zakupu pojazdów. Pojechało tam też dwóch mechaników, którzy mieli się nauczyć montażu oraz konserwacji pojazdów. Autobusy miały być dostarczone w częściach, bo w ten sposób można byłoby zmniejszyć choćby częściowo koszty cła.

Koniec końców zamówiono w Wiedniu 46 omnibusów, dwóch typów: piętrowe miały siedzenia wewnątrz oraz na górze, mniejsze - tylko wewnątrz. Pierwsze pojazdy miały nadejść jeszcze przed Bożym Narodzeniem 1919 roku. Zamiast prezentu gwiazdkowego warszawski magistrat dostał ze Szwajcarii notę, w której Saurer wzywał do renegocjacji umowy z powodu zmiany kursu polskich marek do szwajcarskich franków. Dużo bardziej jednak prawdopodobne jest to, że producent autobusów grał na zwłokę, bo powodem opóźnień były strajki w fabrykach w miastach Arbon i Lindaurer.

Poza tym równocześnie toczyły się spory o to, czy Saurer ma być włączony w program reparacji z tytułu dostarczania ciężarówek dla armii niemieckiej i austro-węgierskiej w czasie I wojny światowej. Firma Benz miała z kolei problemy ze zdobyciem materiałów niezbędnych do produkcji podwozi. Ostatecznie udało się ustalić, że pierwsze autobusy przyjadą do stolicy Polski pod koniec maja 1920 roku, a regularną służbę rozpoczną we wrześniu.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3847
Autobusy marki Somua na warszawskich ulicach, 1928 rok

Przyjazd opóźnił się o kilka dni, ale ostatecznie 6 lub 7 czerwca przybyło do Warszawy na własnych kołach 11 autobusów piętrowych Saurer. Można rzec, że pojawiły się w samą porę, bo w mieście wybuchły strajki, do których przyłączyli się tramwajarze. Pierwsze cztery wozy wyjechały na ulice 13 czerwca i jak podawał „Kurier Warszawski": *Ożywiło to wielce wygląd miasta.* W ciągu następnych dni trwały montaże kolejnych autobusów, a do stolicy dotarły (w tym przypadku koleją) autobusy Benz.

Trzęsą wskutek opłakanego stanu bruku

Mieszkańcy miasta tłumnie do nich ruszyli, bo sprawnie działająca komunikacja miejska już wtedy była potrzebna. Kiedy jednak po zakończeniu strajku na ulice wróciły tramwaje, autobusy opustoszały. Prasa donosiła, że narzekano na drożyznę oraz niski komfort jazdy w pojazdach, które przechylały się na boki.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3856

Na te zarzuty odpowiedział dyrektor tramwajów Alfons Köhn: *Odpowiadając na zapytanie, zamieszczone pod nagłówkiem „Czemu 5 marek" w nr. 180 „Kuriera" mam zaszczyt wyjaśnić, że obecna taryfa autobusów uruchomionych tytułem próby, jest tymczasowa i dopiero po przeprowadzeniu dokładnej kalkulacji będzie ostatecznie unormowana. Należy się jednak spodziewać, że opłata za przejazd autobusami nie wypadnie taniej niż obecnie. Opłata za przejazd tramwajami równie musi uledz* (pisownia oryginalna – przyp. Ł. M.) *ze względu na podwyższenie płac personelu. Przy tej sposobności zaznaczyć muszę, że autobusy trzęsą nie wskutek swej konstrukcji, lecz wskutek opłakanego stanu bruku.*

Już niedługo jednak warszawiacy mieli zmienić swój stosunek do autobusów, a to za sprawą zbliżającej się armii bolszewickiej. Zostały zarekwirowane na potrzeby wojenne i służyły w okolicach Radzymina. Jak zanotował w swoich wspomnieniach „Cud Wisły. Wspomnienia korespondenta wojennego" Adam Grzymała-Siedlecki, tymi pojazdami transportowano żołnierzy 10. Dywizji piechoty gen. Lucjana Żeligowskiego na zagrożone odcinki frontu.

Polacy przygotowali obronę na szosie radzymińskiej, gdy tymczasem wróg chciał obejść pozycję polską od północy. Na drodze dwóch dywizji Armii Czerwonej stanął jeden batalion, a jego dowódca posłał rozpaczliwy meldunek gen. M. Żeligowskiemu. *Mieszkańcy Warszawy przypominają sobie zapewne kilkanaście czerwonych autobusów Benz i Saurer. (...) Te oto poczciwe pudła z benzynowym motorem odegrały jedną z ważniejszych ról w owe straszne podradzymińskie godziny. Stały one właśnie w Jabłonnie, zarekwirowane na potrzeby armii, gdy od por. Pogonowskiego przyszła piorunująca wieść. Generał Żeligowski nakazuje natychmiast uruchomienie wszystkich autobusów. Napychane plutonami, pędzą z Jabłonny pod wieś Kąty Węgierskie, czym prędzej wracając z powrotem, ładując nowe partie, dowożąc z tą samą szybkością 40 km/h. – i tak bez przerwy aż do chwili, kiedy cała 10. Dywizja wraz z artylerią staje na pozycjach, luzując leżących już pokotem, w wiecznym śnie, lwi batalion porucznika Pogonowskiego.*

Za wypożyczenie autobusów dziękował w imieniu gen. Józefa Hallera ppłk Stanisław Starzewski, główny kwatermistrz. Ofiarna służba miała jednak swoją cenę. Autobusy były w bardzo złym stanie technicznym, miały ślady po kulach. Wszystkie wymagały natychmiastowego remontu.

Dziś w WTP

Naprawy przebiegły pomyślnie i tuż przed Bożym Narodzeniem, 20 grudnia 1920 roku, można było po raz kolejny uruchomić komunikację autobusową na trzech, jak pisano, „prowizorycznych" liniach: „1" Strzelecka – Nowe Bródno, „2" Dw. Gdański – Marymont i „3" plac Zamkowy – Dw. Wschodni. Już wtedy myślano o tym, by stworzyć sprawną sieć, dlatego linie miały przede wszystkim łączyć dworce kolejowe z końcowymi przystankami tramwajowymi, gdzie pasażerowi mieli się przesiadać.

Chociaż dwa następne lata przyniosły wzrost popularności autobusów i wysoką frekwencję (uruchamiano nawet zielone linie dla mieszkańców szukających wypoczynku na łonie natury), to jednak ten środek komunikacji zaczął przeżywać też problemy. Rosły koszty eksploatacji, tabor coraz częściej się psuł. Marka polska słabła, co na pewno nie ułatwiało negocjacji z dostawcami. Zarząd tramwajów najpierw skracał linie, a następnie zawiesił, najpierw na pół roku, kursowanie autobusów. Na szczęście nie trwało to długo. Już niespełna trzy lata później komunikacja autobusowa wróciła na ulice stolicy. I działa do dziś, jako część Warszawskiego Transportu Publicznego. ■

Tekst: Łukasz Majchrzyk

Źródło:
Wiesław Winek „Warszawskie autobusy i tramwaje 1920 – 1939", Warszawa 2017

https://nowahistoria.interia.pl/ii-rzeczpospolita/news-francuzi-maja-taksowki-spod-marny-a-my-autobusy-spod-radzymi,nId,1579130

Adam Grzymała-Siedlecki „Cud Wisły. Wspomnienia korespondenta wojennego", Warszawa 1921

Miejskie Zakłady Autobusowe z okazji stulecia pozyskały niezwykły zabytek – autobus Renault TN6 z roku 1933, który obecnie jest restaurowany.

To brat bliźniak warszawskich pojazdów marki Somua, które po stolicy jeździły pomiędzy 1928 a 1949 rokiem i jeden z dwóch najstarszych autobusów w Polsce.



fot. Miejskie Zakłady Autobusowe


zakochaj się
w Warszawie